Ls. 2431/05.

We Lwowie dnia 28. października 1905.

Sprawozdanie

komisyi kolejowej o petycyi Wydziału Rady powiatowej w Kamionce strumiłowej dol. 2431/905 w sprawie uchwalenia i przyspieszenia budowy kolei ze Lwowa przez Kamionkę strumiłową do Stojanowa.

Wysoki Sejmie!

Rozległy i urodzajny północno-wschodni obszar kraju od Lwowa ku Stojanowowi nie ma dotychczas zapewnionej linii kolejowej, pomimo usiłowań od wielu lat podejmowanych, pomimo przygotowanych projektów wstępnych i poparcia ze strony Wysokiego Sejmu i Koła polskiego. Z natury swej byłaby projektowana kolej jedną z głównych arteryj kolejowych, uzupełniałaby sieć kolei państwowych, a w przyszłości w razie połączenia z siecią kolei rosyjskich mogłaby nabrać znaczenia międzynarodowego. Stąd też w pierwszym rzędzie jest państwo powołanem do budowy tej linii zarówno ze względów ekonomicznych, jak strategicznych. Już w sprawozdaniu komisyi kolejowej z dnia 15. października r. 1903 stwierdzono, że projektowana kolej ma mieć długości 83 klm. i przecinać ma część kraju o przestrzeni 5.000 □ klm, stanowiącą trójkąt, którego podstawą jest granica rosyjska, wierzchołkiem stolica kraju Lwów, a obydwoma ramionami są szlaki kolejowe Lwów-Krasne-Brody i Lwów-Żółkiew, Rawa ruska-Sokal. Przestrzeń powyższa, prócz bardzo niedostatecznej sieci dróg bitych, nie posiada zgoła żadnych środków komunikacyjnych, koniecznych do normalnego rozwoju ekonomicznego; a wskutek tego upośledzenia naturalnym jest ogólny zastój tej okolicy, uposażonej zresztą obficie w bogactwa natury.

Z miejscowości tuż przy trasie kolejowej leżących zasługują na wymienienie Dublany z wyższą i niższą szkołą rolniczą i gorzelnią, miasto powiatowe Kamionka Str. z krajową szkołą ciesielską i kołodziejską, miasteczko Radziechów, siedziba sądu powiatowego i miasteczko Stojanów, prowadzące ożywiony handel graniczny z Rosyą.

Wydział krajowy zarządził w roku 1902 studya komercyalne i obliczenie rentowności projektowanej linii, które wypadły ze wszech miar dodatnio. Wedle operatu tego obszar ciążenia obliczonym jest na 175.522 hekt., a należy do niego

15 gmin powiatu lwowskiego, 20 gmin powiatu żółkiewskiego. 56 gmin powiatu kamioneckiego i 3 gminy powiatu sokalskiego. Obszar ciążenia liczy 28 gorzelni rolniczych, których produkcya wynosiła w ubiegłej kampanii 27.000 hektl. spirytusu. Z produkcyą wódki połączonym jest wypas około 3.000 sztuk sprowadzanego bydła, nie licząc inwentarza.

Lasów liczy przestrzeń powyższa 47.969 hkt., z czego przypada 39.000 hkt. na większą własność o wzorowem gospodarstwie.

Oprócz drzewa i zboża głównym artykułem przewozu projektowanej kolei będzie kamień i szuter, których to materyałów obszar ciążenia wcale nie posiada, a więc musi je dowozić.

Oprócz galicyjskiego obszaru ciążenia grawituje do końcowej stacyi Stojanów rozległy obszar za kordonem o przestrzeni 350 klm.□. Okolica ta nie posiada wcale żadnej kolei, a dowóz produktów rolnych i leśnych odbywa się do najbliższej stacyi Łuck, oddalonej o 60 wiorst. Wedle przeprowadzanych w tej mierze studyów komercyalnych Wydziału kraj. możnaby liczyć na znaczny przewóz zboża transito, który zwraca się obecnie na Radziwiłłów-Brody, dalej na import i ruch transitowy drzewa opałowego i progów.

Kolej ta wypełni lukę w sieci kolei zbiegających się w stolicy kraju, łącząc ten wielki obszar kraju ze stolicą, a umożliwiając wzajemną wymianę produktów, ożywi znacznie handel i przemysł krajowy.

Koszta budowy tej linii kolejowej w razie prowadzenia jej od dworca z Podzamcza wynosiłyby wedle obliczenia krajowego biura kolejowego około 8,300.000 koron, a przypuszczalny dochód wraz z subwencyą rządową zapewniałby umiarkowane oprocentowanie kapitału zakładowego.

Ministerstwo kolei żelaznych zażądało jednak ze względu na interes wojskowy, aby kolej ta była prowadzoną z dworca głównego przez trudny i kosztowny teren Hołoska do Malechowa, nadto aby ją budowano jako kolej główną II. rzędu, a zatem o szerszych nasypach, rampach zamykanych i strażnicach przy rampach, o wielkich stacyach dla stuosiowych pociągów, co pociąga za sobą szereg większych kosztów, wynoszących zwyż $2^1/_2$ miliona koron i podnosi koszta budowy do wysokości 11 milionów koron. Okoliczności te uzasadniają w całej pełni żądanie, aby budowy tej linii podjął się przedewszystkiem sam rząd wyłącznie własnym kosztem; z tego powodu uchwalił Wysoki Sejm już w dniu 29. października 1903 zgodnie z wnioskami komisyi kolejowej:

1. Sejm uznaje budowę kolei lokalnej ze Lwowa na Kamionkę strumiłową do Stojanowa ze względu na ogólne intesesa kraju za użyteczną i potrzebną.

2. Sejm wzywa Wydział krajowy, aby poczynił potrzebne kroki celem urzeczywistnienia budowy tej kolei, i upoważnia do przeprowadzenia pertraktacyi z c. k. Rządem. któreby miały na celu urzeczywistnienie projektu budowy tej kolei przedewszystkiem jako kolei państwowej, ewentualnie w razie, gdyby Wydział krajowy uznał to za wskazane, do uzyskania koncesyi przedwstępnej celem wypracowania projektu szczegółowego dla tej kolei za zaliczeniem potrzebnych na to funduszów z krajowego funduszu kolejowego, które będą zwrotne z kapitału budowy.

Stosownie do tej uchwały podjął Wydział krajowy rokowania z c. k. Rządem i wypracował projekt wstępny kolei Lwów-Stojanów z głównego dworca we Lwowie do punktu złączenia tej trasy z trasą projektu wstępnego, wypracowanego dawniej przez radcę budown. p. Gwalberta Ziembickiego, będącego podstawą dla projektu szczegółowego. Obecnie zajętem jest biuro kolejowe wypracowaniem projektu szczegółowego dla całej linii, a Wydział krajowy otrzymał od c. k. Rządu zapewnienie zwrotu poniesionych w tym celu kosztów na wypadek budowy tej linii jako kolei państwowej.

Gdy w ten sposób budowa kolei Lwów-Stojanów jest pod każdym względem przygotowaną i w najbliższym czasie nastąpić powinna ostateczna decyzya, czy c. k. Rząd podejmie się tej budowy własnym kosztem, okazuje się koniecznem przeprowadzenie z rządem definitywnych rokowań w tym celu. Na wypadek jednak, gdyby te rokowania nie osiągnęły dodatniego wyniku, koniecznem jest przyspieszenie tej budowy jako linii lokalnej i zapewnienie jej wydatnej

subwencyi z funduszów państwowych, oprócz sumy 2½ milionów koron, którą ponieść winien skarb państwowy bezwarunkowo, gdyż o tę sumę narastają koszta budowy kolei wskutek żądań wojskowości.

Przychylając się do ponownej petycyi Wydziału Rady powiatowej w Kamionce strumiłowej do l. 2431/905, Komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1) Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby przeprowadził z c. k. Rządem definitywne rokowania w sprawie budowy kolei ze Lwowa przez Kamionkę strumiłową do Stojanowa jako kolei państwowej.

2) Na wypadek, gdyby c. k. Rząd nie był skłonnym podjąć się budowy tej kolei jako państwowej, Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby przeprowadził z c. k. Rządem rokowania celem wyjednania wydatnej subwencyi w akcyach zakładowych na budowę tej kolei jako lokalnej, tudzież z interesowanymi powiatami, miastami i stronami prywatnemi co do ich udziału w kosztach budowy i przedstawił na najbliższej sesyi wnioski co do finansowego pokrycia tej kolei.

Zastępca przewodniczącego: **Męciński.**

Sprawozdawca: **Głąbiński.**

Z drukarni Ludowej we Lwowie.